LA

NAVIGAZIONE A VAPORE

A VENEZIA

per

GIACOMO CAV. SARFATTI

Agente

della Compagnia Burus e Mac Iver di Liverpool e della Cunard Line

VENEZIA

TIPOGRAFIA DEL GIORNALE « IL TEMPO »

1873

4.544

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA
Legato Anselmi
04. - b - 1133

LA

NAVIGAZIONE A VAPORE

A VENEZIA

per

GIACOMO CAV. SARFATTI

Agente

della Compagnia Burus e Mac Iver di Liverpool e della Cunard Line

VENEZIA

TIPOGRAFIA DEL GIORNALE « IL TEMPO »

1873

PROVINCIA DI TORINO
BIBLIOTECA

Estratto dal Giornale « *il Tempo* »

ALLE

ONOREVOLI RAPPRESENTANZE

DELLA PROVINCIA E DELLA CITTÀ DI VENEZIA

QUESTO PROGETTO

CHE

INIZIEREBBE IL RISORGIMENTO DELLA PATRIA

L'AUTORE

RISPETTOSAMENTE PRESENTA

—✻—

PREFAZIONE

Dacchè mi decisi a spogliarmi del comodo manto dell' anonimo, mi si permetta una franca dichiarazione.

Io non mi vanto uomo di lettere e meno ancora d'esser **infallibile**. Il mio modesto lavoro non può quindi raccomandarsi per purezza di stile, nè per perfezione d'idee. Ho gettato giù alla buona quello che la mia lunga pratica nell'argomento mi ha suggerito; nient'altro che la pratica, la quale tuttavia va pur rispettata.

Dichiarandomi come non **infallibile** ammetto che, nei dettagli, nei giudizii e nelle conclusioni possa aver errato. Spetta quindi ad una critica onesta mettermi nella diritta via ed io l'ac-

cetterò con piacere purchè franca ed a visiera levata.

In quanto alla base (mi si perdoni l'orgoglio) ho la convinzione ch'essa sia troppo salda per esser smossa, mentre nessuno che senta amore per questa città, potrà mai provare che non sia vergognoso per Venezia il non posseder almeno un piroscafo, come nessuno potrà negare il conseguente danno che ne deriva.

Se v'ha un piccolo merito nella mia proposta, esso consiste nell'aver mirato ad un punto sicuro, attesochè non v'abbia chi possa non ammettere la giustizia della domanda che mi permetto avanzare alla **Provincia** ed al **Comune**.

La mia idea per altro è tanto ovvia che avrebbe potuto e dovuto presentarsi ad ognuno e quindi il mio merito non è in ogni caso che di priorità.

Del resto col promuovere la Navigazione a Vapore a Venezia, io intendo di propugnare non solamente gl' interessi della nostra città, ma dell'Italia intera. Riuscendo, come ho ferma lusinga, si ripararebbe al danno che la aggrava per aver l' Adriatico sprovvisto affatto di piroscafi, quando invece il Mediterraneo figura per un buon contingente. Incominciamo dal poco e verrà il momento (non lontano) che Venezia avrá il vanto di rappresentar degnamente l'Italia nell'Adriatico.

Ed ora che il giudizio dei miei concittadini mi sia cortese e che il risultato risponda ai voti ed ai bisogni di Venezia e dell' Italia.

GIACOMO SARFATTI

Venezia, nel Novembre 1873.

LA NAVIGAZIONE A VAPORE A VENEZIA

I.

Il *Tempo* annunciò giorni sono come venduti i quattro vapori della cessata Società *Adriatico orientale.*

Niente di più sconfortante! Questo fatto contraddice a quei beati ottimisti che vogliono veder Venezia, come già ben avviata, a raggiungere il massimo grado di prosperità nei suoi commerci e nelle sue industrie e mette a nudo la piaga che la aggrava, la scarsezza cioè di uomini di prepotente iniziativa. Però togliendo ogni illusione micidiale, questo fatto dovrebbe almeno servire di leva potente ad un pronto rimedio. Ci sia lecito sperarlo!

Quei quattro vapori rappresentavano il sangue sottratoci dalle vene per tentare di rialzarci, furono salutati come i redentori della nostra città, dovevano esser nostri come eccitamento a progredire nei lodevoli sforzi, e non riuscendo, dovevano, per così dire, restare a retaggio dei nostri figli quale monumento di biasimo per noi e d'ammaestramento per essi.

A noi che sentiamo potentemente l'amore per questa nostra Venezia, a noi che gagliardamente vorremmo lottare per vederla rialzata *davvero*, a noi si stringeva il cuore quando, nel passare per le remote acque di Santa Marta, vedevamo inoperosi quei quattro messaggeri di prosperità. E davanti a quella muta testimonianza della inoperosità nostra, pieni d'amarezza esclamavamo; « O perchè non siamo noi da tanto per forzare i nostri concittadini a condividere la nostra opinione e la nostra convinzione ! »

Venezia manca tuttora di una compagnia propria di navigazione a vapore! Non se ne discorre nemmeno, come Venezia fosse una rada qualunque, e non si ha poi riguardo a vantare che Venezia è lo scalo naturale del Levante e del più lontano Oriente. Ma è una oltraggiante ironia codesta, mentre se chi parla in siffatta guisa fosse profondamente convinto di quanto asserisce, dovrebbe pur esser convinto del bisogno di dar a Venezia i mezzi onde possa fruire di questa sua invidiabile ed invidiata posizione. Se aspettiamo che il soccorso ci venga dagli altri, esso sarà come lo fu, stentato ed impotente.

Un pò di storia servirà a metter nella vera luce la posizione.

Quando nel 1866 il sole della libertà irradiò la nostra Venezia, la gioia che traboccava dalle nostre anime pareva ci spingesse a maschi propositi. All'inerzia degli ultimi anni di servaggio, pareva volesse succedere la febbrile attività di una vita robusta ed ope-

rosa. Progetti succedevansi a progetti; tutti eravamo, od almeno sembravamo, compenetrati della necessità di far molto a prò di una città ridotta da fatali circostanze in uno stato di debolezza affligente.

L' avvenimento mondiale atteso nel volger di quel tempo, l' apertura cioè del Canale di Suez, non poteva far a meno di destare la nostra attenzione sul bisogno di unire Venezia ad Alessandria mediante una linea regolare di navigazione a vapore, che doveva essere il prodromo per spingersi poi — e dovevamo trovarci tra i primi — fino alle Indie, traversando quel canale che formò la meraviglia di tutto il mondo incivilito, e che rese celebre il nome del Lesseps.

Se i veneziani del 1866 non fossero stati degeneri dai loro antenati, l'idea più ovvia e che doveva sorridere su d'ogni altra, era quella di stabilire subito con ogni sforzo una linea nostra, una compagnia formata da capitali nostri, qualche cosa insomma d' eminentemente veneziano.

Ma noi non ci si pensava nemmeno, e commecchè convinti del bisogno di codesta linea, poca o nessuna cura ci davamo per rintracciare chi ne assumesse il servizio.

Uno solo, animoso ed intraprendente, il compianto nostro amico Aristide Fontanella, troppo presto rapitoci per aver estenuato le proprie forze a prò di Venezia sua, ebbe ad immaginare una compagnia di navigazione a vapore. Ma presentato il progetto ai nostri messeri non trovò l'ajuto che sognava, e magre parole di finta

ammirazione furono il compenso a tanti suoi studii e fatiche. Tranne lui, a nessun altro sorrise l'idea, ed è doloroso il dirlo, ma la verità è una sola: fu la direzione della società *Adriatico orientale* che aperse le trattative per venire a Venezia, attesochè sovvenzionata come essa era dal Governo per la linea Brindisi-Alessandria, stava nel suo tornaconto di trovare il modo di spingersi fino a noi.

E difatti in mancanza di meglio, potevamo chiamarci contenti di avere l'*Adriatico orientale*. I suoi battelli non erano molto grandi, ma siccome il commercio, non era per anco formato, essi riuscivano più che sufficienti per aiutarci a svilupparlo.

Quando credevamo però di essere giunti alla meta, la camorra, questa crittogama della vita sociale, ci si attaccò. Un azzeccagarbugli forestiero valendosi del nome di un rispettabile veneziano divenuto Bey, seppe tanto insinuarsi nell'animo di alcuni da convincerli che dovevamo preferire l'*Aziziè*, una compagnia egiziana! La crittogama serpeggiò fino nelle aule del nostro Municipio, ed in pubblica seduta prevalsero nella discussione i sofismi dei cointeressati, alle franche parole dei ben pensanti.

Trattavasi di uno dei soliti *carrozzini*. L'*Aziziè* doveva portarci di botto i tesori del vicerè d'Egitto, e venne preferita l'*Aziziè*. — Ma non era ancora scaduto il termine concesso per la rettifica del preliminare di contratto, che l'*Aziziè* coi suoi milioni, colla sua protezione vicereale, era sparita.

Il carrozzino s'era rotto prima di arrivare!

Sfumato il contratto con l'*Azizié* si ritornò agli antichi amori con l'*Adriatico orientale*, e dopo un'infinità di discussioni, di difficoltà d'ogni genere create specialmente dagli *Aziziani*, si devenne con essa ad un contratto duraturo per un anno, verso un compenso a carico del Municipio e della Camera di commercio. Questa iniziativa della linea Venezia-Alessandria ci costò ben 400 mila lire, che sarebbero state meglio impiegate se le avessimo fatte servire di base per piantare con capitali nostri una società nostra.

Trascorso l'anno, il Governo assunse la sovvenzione e la società *Adriatico orientale* prestò abbastanza lodevolmente i suoi servigii per il corso di quattro anni.

Intanto un altro avvenimento mondiale che ha onorato il genio italiano, l'apertura del Frejus traforato, veniva a portar una nuova rivoluzione nei rapporti internazionali.

La compagnia inglese *Peninsulare* obbligata dalla guerra franco-prussiana a trasferirsi provvisoriamente da Marsiglia a Brindisi, coll'apertura della nuova via trovò di sua convenienza di stabilire definitivamente la sua testa di linea in quest'ultimo porto, e il suo Governo la sovvenzionò per il viaggio da Brindisi ad Alessandria, anzichè da Marsiglia ad Alessandria. — All'uomo della cifra, all'inglese, non isfuggì per altro esser a Venezia dove doveva cercare il commercio dell'Adriatico, mentre quanto Brindisi rappresenta la stazione pei passeggieri che vogliono recarsi nel lontano

Oriente, altrettanto Venezia rappresenta quella per le merci destinate alla Germania e alla Svizzera.

Uno dei direttori della *Peninsulare* ebbe ad esprimersi, che a Venezia sarebbero venuti in ogni e qualunque caso ; però l'uomo della cifra, volle prima tentare non soltanto di venirci come padrone e senza concorrenti, bensì pagato, e seppe tanto bene maneggiarsi presso il Governo che riuscì a far scindere il contratto con l' *Adriatico orientale* e ad ottenere 500 mila lire annue di sovvenzione. — Questa somma era più di quello che abbisognava alla *Peninsulare* per pagare il carbone pel viaggio da Brindisi a Venezia, e veniva qui a trovar un buono e proficuo lavoro certo, piuttosto che passare lo stesso tempo a Brindisi senza far nulla, obbligata a partire coi vapori vuoti.

È naturale però che se la *Peninsulare* fosse venuta non sovvenzionata sarebbe stata padrona di venire regolarmente o di alternare il servizio, mentre che legata dal contratto col Governo essa è obbligata ad un servizio regolare, locchè è certamente da preferirsi. — È innegabile inoltre che la *Peninsulare* non abbia portato gran giovamento a Venezia coll' influenza del suo nome, coll'averci aperto il cammino ai più lontani lidi, e se per la nostra condizione di città ancora troppo poco commerciante, noi non ne approfittiamo in gran parte che per ciò che riguarda il transito, nè al Governo nè alla società è da ascriversi la colpa.

È innegabile tuttavïa esser doloroso il fatto che pur avendo già una compagnia colossale come la *Pe-*

ninsulare, dopo quattro anni dacchè è aperto il canale di Suez, noi non si goda ancora dei viaggi diretti per le Indie, traversando quel canale che natura aveva, puossi dire, fatto creare quasi ad esclusivo nostro vantaggio, e che le nostre merci sieno assoggettate a trasbordi sopra trasbordi, facendole andare al destino come se il mondo fosse rimasto stazionario.

Risparmiato colla sostituzione della *Peninsulare* una parte del sussidio, un'altra combinazione arrise al Governo.

A Palermo, quantunque avessero la linea Florio, un animoso, il signor Tagliavia, immaginava e portava ad effetto una nuova compagnia denominata *Trinacria*. Sovvenzionata dal Governo per il viaggio da colà a Costantinopoli, si pensò di stabilire una linea pure sovvenzionata da Venezia al Pireo, dove sarebbe avvenuto il trasbordo delle nostre merci per Costantinopoli sui vapori arrivanti dal Mediterraneo. — Lo schema di legge di questa linea venne presentato al parlamento nello stesso tempo di quello per la *Peninsulare*, ed i nostri onorevoli, messi forse di buon umore da tutto questo giuoco di vapori moventisi nella lanterna magica del Governo, votarono affermativamente per ambedue.

Eppure quanto non era manchevole per Venezia questa linea del Levante!

Non solo le nostre merci per Costantinopoli impiegano quasi nove giorni, devono venir trasbordate al Pireo, quindi molto lontano da noi col pericolo anche di non trovar posto sul vapore del Mediterraneo, ma

per un meschino risparmio nella sovvenzione, quella linea che avrebbe dovuto far concorrenza al Lloyd è posta in condizione più sfavorevole e quasi alle sue dipendenze.

Come possiamo quindi sperare che Venezia almeno gareggi con Trieste nel primato del commercio levantino?

Tutto adunque è imperfetto intorno a noi; evidentemente anzi le cose non possono continuare come sono. È questione suprema!

II.

La vendita effettuata dalla cessata società *Adriatico orientale* dei suoi quattro vapori ci suggerì l'idea di parlare della navigazione a vapore a Venezia — diremo anzi senza reticenze — ci ridestò dal letargo in cui noi stessi eravamo caduti. La nostra prima idea era quella di manifestare l'animo nostro con un grido di dolore; ma subentrata la calma, credemmo miglior consiglio di valerci della storia, maestra efficacissima, onde dimostrare ai nostri concittadini il poco che si è fatto, e spronarli così a spigrirsi e richiamare Venezia ai suoi alti destini.

Abbiamo accennato alla guerra mossa dall'Aziè all'*Adriatico-orientale* — abbiamo fatto assistere il lettore all'impianto di questa società a Venezia ed al suo detronizzamento mediante la nuova convenzione colla *Peninsulare*, ed abbiamo francamente espresso il nostro rammarico di non aver conseguito ancora il privilegio

di traversare quel Canale di Suez che, puossi dire, doveva esser nostro. Tuttochè soddisfatto il nostro amor proprio di aver quì una compagnia colossale come è la *Peninsulare*, non abbiamo potuto far a meno di mostrare quanto fosse necessario far un passo più avanti, affinchè le nostre merci non sieno assoggettate a tanti trasbordi prima d'arrivare al destino.

Ed in via incidentale parlando di trasbordi, ci spiace non poter essere d'accordo col sig. professore *Alberto Errera* che nel suo libro l'*Italia industriale* ne parla favorevolmente. — Esso dice che nei nostri paesi allorquando parlasi di trasbordi *pare si pongano le mani sulle brage accese*, e cita, a conferma, l'esempio del *Lloyd* austriaco, che avendo nel 1867 concluso una convenzione colla *Bombay Bengal Steam Navigation Company*, potè trasportare a Trieste 12 mille balle di Cotone Surat che traversarono l'Egitto colla ferrovia Suez-Alessandria.

Se quest'operazione poteva essere commendevole nel 1867 quando cioè il Canale di Suez non era ancora aperto, certo non merita esser ora menzionata, mentre se la conclusione fosse di continuare a servirsi della vecchia via, tanto valeva non ispendere i moltissimi milioni che costò quel Canale.

Il mondo progredì per qualche cosa e il Signor Errera, al quale professiamo una sincera stima, deve pur convenire che seguendo quella teoria riuscirebbero inutili il telegrafo e le strade ferrate mentre tanto varrebbe continuare a servirci della posta per i nostri di-

spacci e dei carri per le nostre merci. Ci sembra quindi che gli italiani mostrino molto buon senso e molta tattica commerciale se intendono mettere all'ostracismo il vecchio sistema dei trasbordi.

Arrivati all' istituzione della linea Venezia-Pireo mediante i vapori della *Trinacria* l'abbiamo additata come insufficente ed abbiamo provato come il governo disgraziatamente abbia posta quella linea, alla dipendenza del *Lloyd* austriaco.

Si danno certi periodi nella vita dei popoli che dovrebbero restar scolpiti nella loro memoria come su lapide di granito — si danno tali uomini al mondo, dei quali le parole dovrebbero servir di vangelo.

Quelle di *Manin*, dovrebbero esserlo sopra tutti per Venezia. Nel 1847 favellando all'Ateneo veneto non isfuggì a quel sommo la concorrenza ed il vantaggio di Trieste su noi; egli diceva *gli interessi nostri non possono non essere sovente in lotta con quelli di Trieste.* E soggiungeva: *pareggiamo le armi — quì abbondano i capitali, ivi fruttano — quì non si arrischia, ma non si lucra, ivi i fallimenti di alcuni ma la prosperità di molti,* e finiva con queste memorande parole: *spero che il nostro non sia letargo di morte!*

E la Camera di commercio di Venezia nel suo rapporto nel 1846 alla commissione governativa a Vienna dolendosi del privilegio accordato dal Governo al *Lloyd* austriaco per la navigazione a vapore, si lagnava che Venezia fosse obbligata a servirsi di quei piroscafi pelle sue comunicazioni col Levante, e nel rapporto dell'anno

seguente instava perchè il *Lloyd* avesse almeno a stabilire due arrivi e due partenze per mese direttamente da Venezia al Levante e viceversa.

Fin da quel tempo quindi vedevasi la necessità della linea diretta col Levante ed è veramente a meravigliarsi come in parlamento i deputati di Venezia non abbiano alzata la loro voce contro la imperfezione della linea che proponevasi quasi per grazia a favore di Venezia.

Ma proseguiamo la storia della navigazione a vapore presso di noi, quantunque la via per la quale dovremo passare sia irta di spine e l'ultima fase sia molto dolorosa. Ciò renderà forse le nostre parole un po'vive e risentite, ma in ogni caso gli onesti nella loro coscienza saranno al coperto d'ogni supposizione.

A Milano il capitano di cavalleria Camperio progettava la grandiosa compagnia delle *Messagerie Italiane;* ma trasanderemo su questo progetto specialmente perchè non faceva entrare Venezia che come incidente. Del resto *l' ingegnere V. Manzini* ed il sig. *S. Olper*, competentissimi nella materia, ebbero già a provare l'incompatibilità di quella proposta, — che chiameremo una grande pazzia, e che per causa della sua stessa grandiosità deve trovare certamente una inonorata sepoltura.

Nello stesso torno di tempo, che coincideva con quello in cui pendevano le trattative colla *Peninsulare,* venne a gala a Venezia il progetto d' istituire una compagnia veneziana che doveva intitolarsi *Società Adriatica di navigazione.*

L'idea pura e semplice era magnifica, il momento

scelto non era tuttavia il più favorevole comecchè intralciasse la libertà d'azione dei ministri che si trovavano essere tra Scilla e Cariddi, cioè tra la proposta degli incaricati della *Peninsulare* e la affascinante prospettiva di dare a Venezia una linea propria.

In ogni e qualunque modo però noi troviamo che l'una doveva essere indipendente dall' altra, attesochè le compagnie di navigazione non s'improvvisino, nè le relazioni si stringano in un sol giorno. La *compagnia Adriatica* non avrebbe potuto intraprendere fin dal principio quei viaggi che alla *Peninsulare* erano già famigliari, nè avrebbe potuto stabilire un servizio regolato ed esteso come quello che ci offriva la *Peninsulare*.

Era la *Peninsulare* che doveva preparare la via all'*Adriatica* e che doveva col tempo esser supplantata da quest' ultima. Ma di questa incontrastabile verità ci occuperemo più diffusamente in appresso.

Stringe il cuore nel doverlo confessare, eppure anche i meno addentrati negli affari marittimi devonsi essere accorti che la nuova progettata società *Adriatica* altro non era che uno dei soliti *carrozzini*.

Dopo la gestazione di moltissimi mesi che avea messo in curiosità tutta Venezia, finalmente al 21 agosto 1871 la società dichiaravasi costituita. Il capitale doveva essere di 12 milioni e mezzo di lire, rappresentato da 25 mila azioni da L. 500 e la sua durata era determinata a venti anni. Il capitale era già assunto per metà da un gruppo di capitalisti italiani ed esteri capitanati dalla casa Weill Schott e l'altra metà da un

gruppo di banchieri veneti. — La società doveva esercitare una navigazione libera ed una navigazione sovvenzionata specialmente per le Indie.

Come condizione indeclinabile alla sua definitiva costituzione essa chiedeva però niente meno che:

a) Il Municipio le garantisse per tutta la durata della società, cioè per 20 anni, l' interesse annuo del 6 per cento sulla somma costituente il capitale.

b) Che il Governo le accordasse una sovvenzione annua non minore di quella accordata per le linee del Mediterraneo.

Essa veniva con ciò ad assicurarsi L. 750,000: — annue per la garanzia dell' interesse e l' incasso annuo di L. 1,180,000: — a titolo di sovvenzione.

Con tale ingegnosa combinazione le azioni quindi di codesta società, che potevasi dire ancora in *mente Dei*, mostravano di rappresentare prima di nascere circa 16 per cento d' interesse, locchè ci sembra spieghi abbastanza chiaramente la ragione per la quale i promotori se le avevano tutte accapparate.

La era un'operazione bancaria pura e semplice, ed all' indomani, quando tutto fosse andato secondo i fatti calcoli, avremmo veduto lanciare sui mercati codeste azioni che naturalmente avrebbero corsa la giostra dell'aggiotaggio, si sarebbero disputate alle borse, deliberate al maggior offerente — e sarebbero stati il Municipio, cioè i veneziani ed il Governo quelli che avrebbero pagate le spese!

Se i promotori non veneziani della società fossero

stati veramente compenetrati dell' interesse di Venezia anzichè del proprio e se i promotori veneziani, avessero giustamente compresa la posizione, tutti si sarebbero persuasi che uccidevano l' impresa prima di farla nascere, mentre colle loro pretese facevano apparire di non aver alcuna fiducia sull' esito dell'affare.

Ed arrogi che i componenti il comitato, quasi tutti ignari di quanto ha attinenza alla speculazione della navigazione a vapore, non potevano mostrare codesta sfiducia per convinzione propria. Essa non era che la conseguenza naturale di un affare mal piantato e del desiderio di farne un affare bancario: ciò non permetteva loro di vedere più oltre. — Era insomma una sfiducia che facevano riflettere per cause estranee all' affare, ma che era realmente immeritata. Le compagnie di navigazione a vapore, qualora intelligentemente dirette, diedero e danno dovunque buoni risultati, per arrivare ai quali non fa d'uopo a nostro avviso di alcun sussidio municipale o governativo, mentre anzi con quello esse incontrano una corrispondente quantità di oneri ed obblighi che risultano loro gravosissimi e tali da superare i vantaggi del sussidio.

L'egregio cav. Asdrubale Sessa di Trieste nella sua importante deposizione al comitato italiano d' inchiesta industriale (Napoli 1871) ebbe giustamente ad osservare *che la sovvenzione governativa come retribuzione dei servigii postali giova al Lloyd austriaco, ma nuoce invece alla navigazione a vapore esercitata nelle contingenze ordinarie perchè rende difficile ed in molti casi impossibile ogni concorrenza.*

E l'onor. Casaretto di Genova, parlando del *Lloyd Italiano* da poco piantato colà senza alcuna sovvenzione, nella tornata del Parlamento del 13 giugno 1872 ebbe a pronunciare parole veramente d'oro, quando asseriva con legittimo orgoglio: *essersi quella società formata per promuovere una industria simpatica al paese e che viveva di vita propria.*

Ma su questo importante dilemma, cioè se il sussidio sia utile o no, ci proponiamo di ritornare, allorquando parleremo di ciò che dovrebbesi fare a Venezia.

III.

Non condurremo i nostri lettori passo a passo per tutte le vie aperte e per le viuzze che il Comitato promotore dell'*Adriatica*, credette nel suo interesse di calcare per tentar di riuscire nell'*affarone* che erasi proposto.

Sarebbe una bisogna troppo lunga e noiosa. Basterà per sommi capi accennare che non tralasciò di battere alle porte del Governo, del Municipio, della Camera di commercio, di tutti insomma; dal più alto al più basso, dal più influente al meno, tutti furono messi a contribuzione, ma pur troppo a nessuno apparì l'affare nella sua vera luce.

Fosse l'amore per questa Venezia, fosse inscienza, fosse infine una stima preconcetta per i promotori, quel progetto trovò presso quasi tutti un favore molto facile ed eravamo arrivati a tal punto che calcolavasi

come cattivo cittadino quel qualunque che avesse osato di parlarne sfavorevolmente.

Il Comitato abilmente dirigendo le cose, ed ora usando pressione con una fretta intempestiva, ora minacciando di non volerne più sapere, ora infine facendo mostra di ritirare il fatto deposito, faceva succedere al Municipio sedute sopra sedute, nelle quali a dir vero i nostri consiglieri (presi in generale) non mostravansi abbastanza padroni dell' affare per poterne parlare con quella giustezza di vedute e con quella logica stretta che la questione domandava. E senza che un sano ragionamento li avesse condotti, senza una convinzione (come avrebbe dovuto essere) ben radicata, i nostri consiglieri votarono compatti di accordare alla società *Adriatica* la garanzia del 5 1/2 per cento d' interesse, e soltanto si riservarono il diritto di farlo per 15 anni, anzichè per venti. Uno solo, il *Manzoni* ebbe il coraggio civile di andar contro a quella cieca corrente.

In codesta strana determinazione il Municipio chiamava a compagni la Provincia per un quinto e la Camera di commercio per un duodecimo. Detratte le somme che dovevano venir supplite da questi ultimi, il Municipio di Venezia impegnavasi per l' ingente somma di L. 492,709:— annue, al solo scopo di favorire una speculazione privata, che non avea bisogno per piantarsi e per prosperare di questo enorme sacrifizio per parte di un Comune già tanto dissanguato.

Nè valse il voto consultivo che la Deputazione provinciale aveva dato in data del 23 ottobre di quell'an-

no che negava il sussidio; si volle ad ogni costo restar sconfitti dal voto della stessa in sede tutoria.

La relazione del Municipio su di un affare cotanto importante fu tutt' altro che seria, anzi la chiameremo leggera comecchè le parole sostituissero le cifre. — Il relatore, forse troppo persuaso della bontà della speculazione, voleva trasmettere negli altri la propria convinzione, dimenticando così che trattava la cosa pubblica alla quale deve concorrere la pubblica opinione e questa deve lasciarsi manifestare libera ed indipendente.

Presentato sotto altre condizioni ed in altr' epoca, il sussidio all' *Adriatico-orientale* poteva passare, e se non ci fossimo addormentati su di esso, avrebbe potuto anche tornarci d' utile vero. In ogni caso poi non trattavasi che per un anno e per una somma inferiore.

La prova fatta riuscì però abbastanza infelice e sarebbe stato inconsulto il ritentarla ed in proporzione più vasta, tanto più che, doloroso a dirsi, in cinque lunghissimi anni noi non si era fatto proprio nulla ed il sacrifizio non ci fruttò più di quello che avressimo avuto diritto di attenderci, vale a dire che il Governo sovvenzionasse le nostre linee. Ma ciò non era che questione di tempo, mentre il Governo che tanto spende pel Mediterraneo, non poteva negare di far qualche cosa anche per l' Adriatico.

Noi li chiameremmo denari ben spesi se ci fossimo slanciati nella navigazione a vapore da per noi stessi, senza abbisognare di esser condotti eternamente come i fanciulli; se avessimo usufruito di quell'anno che sov-

venzionammo l' *Adriatico-orientale* per stabilire una linea veneziana libera ed indipendente e ci chiameremmo pronti a nuovi e maggiori sacrifizi, se i denari votati nel 1868 avessero portato la conseguenza di poter dire con alterezza: *abbiamo finalmente una linea nostra, creata da noi, coi nostri mezzi e colla nostra intelligenza.*

La relazione del Comitato provava che la linea libera che doveva esser condotta con metà del capitale, cioè sei milioni circa, avrebbe dato un utile del 15 per cento, mentre quella sovvenzionata sarebbe risultata perdente senza il sussidio. Ne viene di conseguenza che il relatore della Giunta doveva vedere come la domandata garanzia fosse destinata a coprire il preteso *deficit* della linea sovvenzionata e doveva quindi mettere a partito tutta la sua logica, anche volendo favorire la nuova società, a limitare la garanzia alla sola linea libera, mentre il Municipio non aveva il diritto di entrare *per confessione propria dei proponenti* in un affare presentato come perdente.

Era lo stesso Comitato che incautamente dava in mano alla Giunta il filo per guidarsi in questo affare, il quale messo in quei termini, non meritava neppure l'onore della discussione. E sarebbe stato stretto dovere della Giunta di tentare tutti i mezzi possibili per persuadere il Comitato a rinunciare alla linea perdente, cioè alla sovvenzionata, anche perchè dipendendo essa dal Municipio e dal Governo inceppava la costituzione della società. Avrebbe perciò dovuto convincerla ad ac-

contentarsi pel momento della libera che stando ai suoi proprî calcoli dava un utile certo, rimettendo a miglior tempo l' estendere le operazioni con una linea sovvenzionata.

Se l' *Adriatica* fosse riuscita ad ottenere ciò che chiedeva e fossesi piantata, essa nasceva già condannata da una tisi incipiente, dappoichè disinteressati gli azionisti dall' assicuratasi sovvenzione e dalla garanzia, avrebbero per certo condotto l'affare fiaccamente e freddamente, i guadagni sarebbero stati tenui o nulli e la garanzia del Municipio si sarebbe risolta in un sacrifizio effettivo.

PROVINCIA DI TORINO

La provvidenza però non permise che venisse consumato un atto tanto contrario al buon senso; e la provvidenza fu in questo caso rappresentata dal Consiglio provinciale, il quale per ben due volte, cioè il 23 ottobre 1871, con voto consultivo ed il 5 dicembre con voto tutorio, negò recisamente al Municipio il permesso di sussidiare l' *Adriatica*. Ambedue i voti redatti dal *cav. Sola*, sono, puossi dire, documento di sapienza economica e commerciale, nè le ragioni avrebbero potuto essere più giuste e più sode se esposte da qualcuno che fosse stato molto pratico in materia di navigazione.

Il cav. *Sola* rifiutava la garanzia anche perchè la stessa insistenza del Comitato a pretenderla (escludendo ogni altra combinazione col Comune e colla Provincia) lasciava forte motivo di ritenere che le avvisate utilità fossero problematiche e si avesse a temere del buon esito dell'affare. Non dissimulava per altro il bisogno di

far pur qualche cosa per Venezia e non esitava, come esso diceva, *a chiedere il concorso economico della provincia in una forma più atta ad inspirare la fiducia nel buon esito dell' impresa*. Proponeva quindi di assumere un numero di azioni che avrebbero formato, assieme a quelle del Comune e della Camera di commercio, il primo nucleo di una società da costituirsi. Poscia soggiungeva: *come abbiamo il coraggio di proporvi il rigetto di una combinazione che pure trova presso molti un favore molto facile, abbiamo altresì quello di domandarvi una forma di concorso che rileviamo seriamente efficace*, e concludeva proponendo di respingere la domanda del Municipio e che il Consiglio si obbligasse a concorrere fino alla somma di un milione e mezzo di lire in una società da formarsi.

Trovando generoso l'atto della Deputazione provinciale che, sotto altra forma pur accordava un soccorso a Venezia, al Municipio in un lucido intervallo sorrise per un momento l'idea d'imitarla e nella seduta del 25 ottobre 1871, cioè subito dopo il voto consultivo della provinciale, proponevasi a mezzo della Giunta di votare nello stesso senso la somma di lire 700 mila.

Ma la discussione che succedette, e che riuscì più o meno chiara, portò soltanto il risultato di un voto sospensivo ed al 22 novembre prossimo venne deliberato egualmente di garantire alla nuova società il 5 1/2 per cento d'interesse per quindici o per venti anni.

Rifiutato questo dalla provinciale, era stretto dovere del Municipio di rinunciare ad un malinteso amor

proprio che sacrificava il paese, uccidendo la più grande forse delle sue aspirazioni. Invece con una insistenza degna di miglior causa esso non pensava che ad aguzzare le armi per vincerla contro la provinciale.

Non parleremo del Comitato promotore dell'*Adriatica*, che vedendosi sfuggire i lauti benefizii promessigli dall'ideata combinazione, non poteva prestarsi di buon animo a nessun'altra! Il rimprovero deve ricadere interamente sul Municipio e sulla Camera di commercio.

Al primo, il quale pure per un momento avea accettato l'idea accarezzata dalla provinciale di concorrere cioè con porzione di capitale alla formazione di una società di navigazione, spettava, — se amava veramente il paese e se intendeva esserne il vero e leale rappresentante, — spettava smettere un puntiglio veramente deplorabile. Doveva andar esso incontro alla provinciale, per devenire assieme allo sviluppo di una proposta tanto felicemente nata a merito di quella e generosamente abbracciata dallo stesso Municipio colle proposte lire 700 mila.

Alla Camera di commercio poi che entrata come parte secondaria nelle trattative coll'*Adriatica*, avea più libero il passo e meno legate dagli antecedenti le mani, spettava ancor più che al Municipio di raccogliere e porre in atto l'offerta generosa.

Ambedue non seppero bene meritare dal paese; ad ambedue corre obbligo quindi di rimediare, in un tempo non lontano, al danno recatogli.

Speriamolo!

Il Comitato dell' *Adriatica* si decompose ed i suoi membri si ritirarono, gli uni onestamente spiacenti di non esser riusciti a fornir Venezia di una navigazione propria — altri forse imprecando d' aver perduto un lauto guadagno.

Così finiva la storia dolorosa della navigazione a vapore in Venezia senza che in tutto questo lavorìo, il suo porto abbia potuto ancora farsi bello di un solo piroscafo!

Deve Venezia esser eternamente condannata a questo stato di dejezione, obbligata sempre a prosternarsi per esser graziata che vapori esteri facciano scalo alle sue rive?

Più che sulle nostre forze, confidiamo nella rettitudine delle nostre autorità e nel buon senso e nel patriottismo dei nostri concittadini, i quali ammaestrati dal passato studieranno, ne siamo certi, la vitale questione.

Il confronto della nostra posizione con quella d'altre città d' Italia e dell' estero tornerà forse utile allo scopo.

IV.

Il confronto!

Ma perchè possa esistere un confronto bisogna pur che siavi qualche cosa da raffrontare, e sgraziatamente a Venezia in materia di navigazione a vapore ci troviamo nel *vuoto*.

Zero su tutta la linea.

Tenebre perfette che domandano pietosamente di venir diradate dal fuoco crepitante nelle caldaie a vapore e che contrastano col nostro magnifico sole, il quale forse non aspirerebbe che ad essere offuscato dal fumo delle loro caminiere.

La nostra inerzia in una questione tanto vitale ecclissa quattordici secoli di gloria e fa obliare l'antica nostra supremazia sui mari.

Gazzoletti, il gentile poeta Trentino, inspirato dinanzi al genio di *Cristoforo Colombo* nel canto a lui dedicato, mette in bocca all'ardito navigatore queste appassionate parole:

> Il mare, il mare, il regno mio, l'amico
> De'miei verd'anni e di mie glorie...

Se fossimo poeti vorressimo ripetere questi versi a Venezia!

Essa deve farsi persuasa come le corra obbligo di risvegliare l'assopito spirito marineresco e ricondursi grado grado a quella vita che dovrebbe essere la sua naturale, perocchè fu la prima causa della sua floridezza.

Senza il mare non avremmo il Palazzo Ducale, la Chiesa di S. Marco e le minori che le fan corona, i nostri Palazzi dalle moli gigantesche ed i nostri tesori d'arte, nulla insomma di tutto quello che ci rende orgogliosi di appartenere a questa storica e monumentale città.

Facciamo che i tesori raccolti col sudore e coll'intelligenza commerciale dei nostri antennati ci servano di stimolo ad aumentarli, anzichè di sonnifero che ci addormenti sulle loro fatiche. Facciamo che i nostri nepoti abbiano ad unire i nostri nomi a quelli dei nostri padri e che possano citarci, come noi facciamo per questi, con compiacenza ed orgoglio.

Il confronto! dissimo non ne esistere.

Non ristaremo per questo dal presentare ai nostri lettori una breve statistica della navigazione a vapore in Italia ed all'estero.

Se non di confronto, essa, speriamo, servirà almeno di esempio e di sprone a spigrirci. Non illudiamoci! Venezia senza una marina a vapore, anzi per metter più in chiaro la posizione, senza un solo piroscafo, non ha diritto di esser rispettata e di venir calcolata come una città marittima.

Ne abbiamo la prova nel fatto che i vapori inglesi i quali vengono nell'Adriatico approdano tutti indistintamente a Trieste, mentre che a Venezia vengono soltanto quando trovano il loro tornaconto cioè quando portano un gran carico di entrata, o s' aspettano di trovare un generoso carico di sortita.

E la ragione è chiara dappoichè gli armatori esteri comprendono molto bene che non mandando a Trieste i loro vapori, i Triestini sarebbero al caso di sostituirli coi proprii, nel mentre che noi veneziani non siamo in posizione di poter reagire in nessun modo e dobbiamo pregarli perchè li mandino e ringraziarli allor-

chè vi acconsentono. È un dolore codesto del quale chi è interessato nella navigazione a vapore può più specialmente valutare la portata. Domandate agli esportatori di canape, che abbondano nella nostra città, qual danno risentano quando uno o più vapori per Liverpool od altrove rifiutano di venir a Venezia, e vi diranno quanto allora profondamente restino convinti ed addolorati di non aver in porto un vapore su cui spedire le loro merci.

In commercio come in politica bisogna esser forti per essere rispettati e se continueremo nella fiacchezza che ci opprime, verrà giorno che perderemo anche il prestigio del nostro nome.

Ad esempio citeremo dapprima Trieste, la città più vicina a noi. — Essa col suo Lloyd più che qualunque altro può stupendamente servirci a provare come si vinca ogni ostacolo, come si arrivi a qualunque altezza, quando nella bandiera che ci deve guidare stia impresso il famoso motto tanto felicemente illustrato dal Lessona: *volere è potere.*

Fu nel 1836 che il Lloyd sorse e nel 1837 lo troviamo con soli sette vapori con tonnellate 1974; nel 1838 esso ne possedeva 10 con tonnellate 2889 e fino al 1843 esso barcheggiò tra i 10 ed 11 vapori. — Ma nel 1844 erasi già spinto a 14, nel 1842 a 20 e finalmente alla fine del 1873 il Lloyd ci comparisce come una potenza di primo ordine.

Già 69 vapori si trovavano in esercizio nel complessivo assieme di 16270 cavalli di forza e tonnellate

71955, ed oltre a questi, altri 6 grandi vapori erano in costruzione con cavalli 1580 e per tonnellate 11000. Di conseguenza ora che scriviamo il *Lloyd austriaco* possiede niente meno che 75 vapori con 17850 cavalli e tonnellate 82955!!

Il Lloyd era malissimo condotto nei primi anni del suo impianto comechè, solo nell'Adriatico, esso credeva potersi imporre e teneva un sistema burocratico che lo faceva decadere di giorno in giorno. — Ma s'avvide opportunamente dell'errore in cui versava, comprese i nuovi tempi e può gloriarsi di aver progredito con essi.

Teneva i noli altissimi ma si convinse ch'era pericoloso a continuar a calcare quella via atta soltanto a richiamare in vita la concorrenza veliera.

Comprese che per reggersi e per progredire doveva mettersi nella possibilità di trasportare delle grandi masse di merci e lo fece.

E continuando nella via del progresso che si era tracciata, esso non disconobbe i doveri che la posizione di Trieste gli imponeva e tre dei suoi vapori *Pluto*, *Vulcano* ed *America* furono tra i primi che passarono il canale di Suez ed iniziò subito in via di esperimento una linea *Trieste-Bombay* facendo costruire espressamente per quel commercio i due vapori *Apis* e *Sfinx*.

Il Lloyd che esordiva nel suo esercizio colle modeste linee *Trieste-Venezia*, è ora legato coll'*Istria*, la costa *Dalmato-Albanese*, avanza fino all'*Arcipelago*, al *Danubio*, al *Mar Nero* ed esercita poi la navigazio-

ne su vasta scala pel *Levante*, spingendosi fino al *Mar Rosso* ed alle *Indie*.

In 1333 viaggi compiti nel 1872 esso trasportò ben 292,696 passeggieri, 122,787,240: - di denaro, 60,348 pacchi, 36,554 capi di bestiame e 320,000 tonnellate di merci.

Il suo bilancio fu splendidissimo avvegnachè quantunque siano relativamente ancora pochissimi i suoi vapori colla macchina a nuovo sistema, ed ad onta del caro dei carboni, esso potè ripartire circa 10 per cento d'interesse agli azionisti, oltre aver assegnato f. 132,846:— al fondo di sicurtà e f. 80,516;46 a quello di riserva.

E tanto maggiormente è da apprezzarsi questo risultato quando vediamo che 68 vapori in eserzizio che di primo costo erano valutati f. 23,204,397:—, li troviamo portati nel bilancio al 31 dicembre 1872 a f. 13,284,600.

E non contenti ancora di codesta riduzione, dettrarono dall'utile dell'esercizio 1872 la cospicua somma di f. 1,123,600:—, riducendo la suddetta flotta al valore di f. 12,161,000:—

È un bilancio infine fatto con vera coscienza, senza illusioni pegli azionisti e la società venne giustamente retribuita coll'acquisto di una fama di solidità veramente meritata.

E le sue azioni che quarant' anni or sono erano deprezzate a f 180, e nel 1864 a f. 140: - - salirono fino a circa f. 600, e le 3000 nuove azioni emesse nel dicembre 1862 trovarono pronto e facile collocamento a f. 525 cadauna.

Parrebbe che ad una città dell'importanza di Trieste, fosse più che sufficiente il possedere una Società tanto colossale come il Lloyd con una flotta così rispettabile.

Ma i Triestini non la intesero in questo modo. Essi, anzichè dichiarar esaurita la loro attività in fatto di navigazione, persuasi che ci fosse lavoro per altri e senza farsi uno spauracchio della potenza del Lloyd, idearono nuove combinazioni.

E vedemmo il veneziano defunto *cav. Tonello*, pur troppo divenuto triestino, piantare nella sua patria adottiva la *Società navale Adriatica* con sei vapori, tre dei quali di grossa portata.

E lo *Stabilimento Tecnico Triestino*, di cui è l'anima quella brava persona che è il signor *Ed. Strudthoff*, dare al mare il suo contingente per iniziare e piantare le linee *Trieste-Muggia* e *Trieste-Capodistria*.

E finalmente vedemmo sorgere quasi per incanto una nuova Società che vollero si chiamasse *Adria*. Costituitasi questa con un capitale di un solo milione di fiorini, venne già votato ed approvato di aumentarlo fino a cinque milioni mediante l'emissione di nuove azioni.

La *Società Adria* iniziò la sua carriera con 3 vapori di grossa portata che costarono f. 979,926;58 e tutti e tre furono già mandati nei differenti porti delle Indie e diedero eccellenti risultati.

In soli 10 mesi d'esercizio essi procurarono alla Società un utile di f. 112,047:62, ed avrebbero dato

ancor più se il caro dei carboni non fosse venuto a falcidiare una parte d'utilità.

Tutto sommato Trieste può vantarsi di figurare già nel mondo marittimo con circa 100 piroscafi!

Non parleremo di *Marsiglia* che al colosso delle sue *Messaggerie Marittime*, aggiunge le più modeste, compagnie dei *Fraissinet*, dei *Valery*, quella dei *Trasporti Marittimi* ecc. ecc.

Non ricorderemo *Liverpool*, *Londra* e *Glasgow* dove le compagnie si contano per decine ed i vapori per centinaia, e ci limiteremo e menzionare come esempio *North Shields* che con soli 8000 abitanti possiede 40 vapori di grossa portata e più ancora il microscopico *Hartlepool*, che con soli 1200 abitanti ne possede 55!

Per non abusare più oltre della pazienza dei nostri lettori non ci fermeremo su altre città italiane e sulla stessa *Palermo* quantunque rappresenti una parte importante nella navigazione a vapore e compiremo la nostra breve rivista statistica con *Genova*, la nostra rivale d'un giorno, ora la sorella che dobbiamo studiarci di emulare.

V.

Genova rappresenta all' estero più che qualunque altra città *l'Italia commerciale*. Viene calcolata come la *Liverpool* della penisola e tutti, nazionali come esteri, sono concordi nel loro giudizio sulla intraprendenza ed attività di codesta figlia prediletta del Mediterraneo.

A Genova conviene quindi un posto d'onore e noi

saremo del nostro meglio per farla brillare come astro maggiore, solitario pel momento, ma confortati dalla salda sicurezza che Venezia abbia in un breve tratto di tempo a sedersele compagna. Smessi gli antichi rancori, Genova la forte ambirà all' onore di confondersi insieme in una operosità che indichi ai più lontani lidi *l' Italia veramente risorta e concorde.*

È un fatto incontrastabile che la posizione geografica di una città abbia alta influenza sui suoi destini commerciali, ma è altresì vero ch' essa a nulla giova quando non siavi chi con genio prepotente non sappia farla valere. Un terreno, sia quanto si voglia benedetto dalla natura, non frutterà che meschinamente se un abile agricoltore non sappia approfittarne.

Genova fu fortunata, imperciocchè essa ebbe il suo agricoltore, il suo buon genio, nella persona del cav. Rubattino, l' *Italiano-inglese* (come con appropriato modo abbiamo inteso a dinotarlo dagli stessi inglesi) l'uomo che alla intraprendenza febbrile unisce una volontà di ferro.

Fu esso che iniziò colà la navigazione a vapore. Seminò, ed il suo esempio fruttò larga messe d' imitatori e tutti poi concordemente contribuirono a portarla a quel grado cui trovasi attualmente.

La Compagnia Rubattino limitata dapprima alle linee colle coste italiane, colla Tunisina e colla Còrsa, stimò opportuno col cangiarsi delle circostanze e col progredire dei tempi, di dare un più largo indirizzo alla sua speculazione.

Vide ch'era nei mari lontani che doveva andare a cercar il commercio, s' immedesimò del santo principio di emancipare l'Italia, anche nella navigazione, dal tributo che paga all' estero e nulla temendo delle linee francesi che pur aveano iniziato il servizio tra Genova ed il Levante, si persuase dell'utilità che navigli italiani attuassero il commercio italiano con l'Egitto e colle Indie.

Il cav. Rubattino con ardimento pari all' assennatezza seppe assumere nel 1868 un servizio non sovvenzionato con *l'Egitto*, nel 1870 ardiva di stabilire la linea *Genova-Bombay*, traversando il canale di Suez, e s'aveva il ben meritato orgoglio che la sua Compagnia fosse la prima italiana che traesse profitto da quel gigantesco lavoro.

Slanciatasi la Compagnia Rubattino fino alle Indie, essa accrebbe la sua flotta e con due vapori ancora in costruzione, la portò a 22 vapori con cavalli 4,144 e tonnellate 32,000.

Mostrasi compagna alla Rubattino, la Compagnia *Peirano Danovaro* e *C.*, la quale esercita la navigazione tra Genova e la costa italiana del Mediterraneo, Nizza, Marsiglia e la compie con una linea iniziata dopo la liberazione della nostra città, la quale partendo da Genova viene fino a Venezia, facendo scalo in quasi tutti i porti del Mediterraneo e dell' Adriatico. La sua flotta si compone di 20 vapori con cavalli 3,400 e tonnellate 19,500.

Viene poscia la Compagnia *Lavarello* e *C.* con 4

grossi vapori, sovvenzionata dal Governo per la linea postale Sud-America, e l' *Italo-Platense* per lo stesso viaggio con 3 vapori.

Oltre a 28 vapori appartenenti ad armatori diversi, la navigazione a vapore prese tale un impulso a Genova che vedemmo finalmente sorgere una nuova società, il *Lloyd italiano*, con un capitale di 6 millioni.

Essa possiede già 5 vapori di grossa portata che in via d' esperimento furono mandati molte volte alle Indie, e soddisfatta dell' esito, venne instituita da poco una linea non sovvenzionata tra *Genova - Calcutta - Ceylan.*

Complessivamente Genova conta 82 piroscafi, cifra molto ragguardevole anche comparata con Trieste, avvegnachè essa sia formata da compagnie relativamente piccole e non campeggi un *Lloyd austriaco* che pesa esso solo nella totalità con 75 vapori!

Se Genova avesse temuta la concorrenza, se non si fosse persuasa che questa come in commercio, così in navigazione, è l'anima delle intraprese, essa non sarebbe certamente giunta all'altezza in cui trovasi.

E dinanzi allo spettacolo che ci offre Genova di vedere cioè i capitali affluire a gara per sorreggere la speculazione della marineria a vapore, sia colla istituzione della *Banca navale* col capitale di sei millioni, sia colla *Cassa marittima* con quello di otto millioni, chi potrebbe indovinare dove s' arresterà l' intraprendenza dei genovesi?

Non v' ha dubbio ch' essi sono persuasi, e lo do-

vremmo noi pure, esservi stato ed esserci ancora molto posto per la marina a vapore nazionale.

La statistica del 1870 pubblicata dal Ministero, è là per provare come su 4,942 piroscafi approdati in quell'anno nei differenti porti italiani, solo 1,771 erano nazionali.

Ed arrogi che Genova ha però egualmente la preminenza, dappoichè la stessa statistica ci addita che furono 1,037 i piroscafi che in quello stesso anno toccavano il suo porto e che di questi 372 erano nazionali, nel mentre a Venezia su 367 approdati soli 32 erano italiani.

Facciamo tesoro dell'ineluttabile significato di queste cifre, smettiamo i vieti pregiudizii, compenetriamoci dell'importanza dell'argomento e fortifichiamo la nostra passata fiacchezza per piantare su quella la nostra forza futura.

I primi tre capitoli di questo nostro lavoro, coi quali abbiamo delineati a grandi tratti la storia di quanto si fece a Venezia in fatto di navigazione a vapore, speriamo, abbiano servito a toccare il cuore di ogni buon veneziano. Essi avranno insegnato come sia nostro stretto dovere di far dimenticare e cancellare quelle pagine mediante un sistema diametralmente opposto a quello tenuto sin qui.

I due seguenti, con l'esempio specialmente, di Trieste e di Genova, avranno scosso l'amor proprio d'ognuno che ami davvero Venezia, ed avranno persuaso, ce ne lusinghiamo, i più riluttanti del bisogno di surrogare i fatti alle vane e pompose parole.

Ci resta ancora a provare come indipendentemente dai servizii marittimi che possediamo, abbia ragione di esistere e sia anzi domandata una compagnia veneziana.

Dobbiamo dimostrare l' incompatibilità delle linee sovvenzionate e come sia da preferirsi a queste una linea libera. E finalmente dobbiamo stabilire come nella navigazione a vapore convenga incominciare dal poco per ispingersi poi al massimo.

VI.

Proseguendo coll'ordine che ci siamo proposti incominceremo a provare come abbia ragione di esistere e sia anzi domandata una compagnia Veneziana tuttocchè possediamo altri servizii marittimi. È una tale verità cotesta da riuscirne molto facile la dimostrazione.

Non ci fermeremo sulle linee minori cioè quella da *Venezia a Trieste* e quella da *Venezia a Genova*. La prima non potrebbe convenire che al *Lloyd Austriaco* a cui permettono di farla esistere le molte merci destinate per qui che riceve dal Levante e da altri porti, e viceversa quelle che vengono caricate qui per quelle parti, piuttostochè il commercio attuale esistente tra la nostra e quella piazza.

Per la seconda è più che sufficiente la compagnia *Peirano Danovaro e C.* che dal 1866 molto coraggiosamente la sostiene con un viaggio settimanale, nè a nostro parere essa presenterebbesi vantaggiosa per una nuova compagnia che intendesse farle concorrenza.

Restano la *Peninsulare* e la *Trinacria* ed incomincieremo coll'esaminare il servizio della prima.

Le *Peninsulare* fa un viaggio settimanale da qui ad Alessandria di Egitto e viceversa. — Ma vuoi per esercitare essa stessa la navigazione oltre Suez con tutti i principali porti del lontano Oriente, vuoi per esser saldamente legata, dopo tanti anni di esistenza, con altre compagnie e colla ferrata Alessandria-Suez, essa è al caso di assumere merci in servizio cumulativo per qualunque porto delle Indie e della China. Sia pure a furia di trasbordi, ma la *Peninsulare* ha il vantaggio di poterci servire per ogni parte e l'aver quella compagnia corrisponde per Venezia, quantunque incompletamente, all'esser legata coi porti più lontani.

Del resto, specialmente per ciò che riguarda l'esportazione da quì, sarebbe assolutamente inutile ed impossibile l'aver un battello che partisse direttamente per *Bombay*, o per *Calcutta*, per *Singapore*, per *Hongkong* ecc. ecc., mentre non avressimo a caricare neppure quel tanto di merci occorrenti per dar zavorra ad ogni singolo piroscafo. Avvegnachè, e non v'ha chi non lo vegga, le spedizioni anche sommate per i differenti porti si concludono ad una limitata quantità di colli, nè ci pare che il commercio abbia preso fino ad ora quel tale sviluppo ad accennare ad un bisogno vicino che permetta la supposizione suesposta. Pensare quindi che una compagnia Veneziana potesse come erasi immaginato proponendo l'istituzione dell'*Adriatica* tener di botto le veci della *Peninsulare*, sarebbe stata e sarebbe assurda ipotesi.

Noi avremmo potuto stabilire una linea che rimpiazzasse l'*Adriatico-Orientale* nei viaggi da Venezia ad Alessandria, ma saremmo stati poi forzati di combinare in Egitto un servizio cumulativo per i porti dell'Oriente e non saremmo forse riusciti, comechè per la massima parte avressimo dovuto dipendere dalla *Peninsulare*, la quale, o sarebbe venuta a Venezia anche senza sovvenzione e non ci avrebbe dato in mano l'earmi per ucciderla, oppure, per castigarci di averla messa da parte, non si sarebbe prestata ad alcuna combinazione.

E fossimo pure riusciti, su di qual nolo avrebbe potuto contare la Compagnia?

Sopra uno meschinissimo, dappoichè del nolo cumulativo sarebbero devoluti circa 3[4 alla Compagnia che avesse assunto l'inoltro da Alessandria in poi, mentre per citare un esempio, se il nolo per conterie da qui a Calcutta fosse di 100 per tonnellata, sarebbero da conteggiarsi tutto al più 25 pel viaggio fino Alessandria. Alla difficoltà di attuare quindi il servizio cumulativo avremmo anche in aggiunta la pochezza del nolo.

Potressimo poi mandare un vapore della Compagnia veneziana in ognuno dei porti pei quali assume merci la Peninsulare?

Abbiamo provato che sarebbe, almeno pel momento, assurdo. Ne viene quindi di logica conseguenza che la *Peninsulare* era ed è ancora necessaria, e se non la avessimo, dovremmo anzi tentare di farla venire.

Ci si obbietterà allora esser inutile l'istituzione di un'altra compagnia.

Niente di più erroneo e qualora non bastasse l'esempio della coraggiosa *Trieste* e della intraprendente *Genova*, sembraci poterlo ulteriormente provare.

Asserendo in uno dei precedenti capitoli che le Compagnie di navigazione non s'improvvisano, abbiamo inteso di dire che oltre alla poca convenienza d'incominciare con una grande flotta, (questione che svilupperemo più innanzi) riuscirebbe impossibile l'intraprendere fin dal principio dell'esistenza di una Compagnia tutti quei servizii nei quali le vecchie Società hanno piantato salde radici. In presenza della *Peninsulare*, formiamo quindi una compagnia modesta non diamole alcun indirizzo prefissato ma facciamola lavorare a navigazione libera. Nel frattempo che questa si pianterà, si estenderà, si renderà forte ed ingrossata da una rispettabile flotta il servizio, che fa la *Peninsulare* avrà portato i suoi frutti, cioè il commercio si sarà fatto più importante.

Incominceremo allora coll'andare in Alessandria, poi a Bombay, indi a Calcutta ecc., ed in ogni nuovo porto che approderemo combineremo un servizio cumulativo coi porti più vicini. Cosicchè seguaci dell'antico proverbio *chi va piano va sano, e va lontano*, al termine del contratto colla *Peninsulare* avremo ben probabilmente estese le nostre linee e avremo legati accordi tanto vantaggiosi con altre Società, da poter rispondere alle esigenze ed alle aspettative del paese e conscienziosamente tutelarne gli interessi.

E supponendo pure che l'esportazione non avanzasse di molto avremo per noi l'importazione, la quale

progredisce giornalmente e che in ispecialità per alcuni mesi è molto importante. Se non con un carico veneziano, andremo per esempio a *Bombay*, a *Rangoon* od altrove dopo aver incaricato in qualche altro porto e ritorneremo da colà con un carico di cotone, con uno di riso ecc. ecc.

Come dicemmo per la *Peninsulare* così ripetiamo per la *Trinacria*, esser cioè utilissimo ch'essa ci prepari la strada, avviando un commercio che possa poi ben retribuire l'impresa.

Non crediamo quindi di aver dato nel falso quando abbiamo asserito che il piantare la compagnia veneziana dev'essere affatto indipendente dall'esistenza delle altre compagnie e che toccherà alla nostra sostituirle a tempo opportuno. Sembraci anzi poter concludere che una compagnia veneziana non solo ha ragione di esistere, ma che se amiamo veramente il decoro del nostro paese, già troppo screditato per ciò che riguarda la vita marittima, dobbiamo usare di tutta la nostra energia, fare tutti gli sforzi possibili affine di arrivarci.

La questione si risolve nel volere, come lo impone natura, nascer bambini, progredire nell'infanzia, sviluppare nell'adolescenza per viver poi di tutta la robustezza nell'età virile.

Che se il confronto tra Venezia e gli altri porti ci riusciva scabroso perchè non esisteva un confronto, il tema di cui ci occuperemo nel prossimo capitolo, cioè le *sovvenzioni*, sarà più spinoso che mai, comecchè dovremo lottare contro molti e contraddicenti pareri e

contro ad un radicato pregiudizio. Nel confronto avevamo il *nulla* — nella sovvenzione abbiamo il *caos*.

VII.

La questione delle *sovvenzioni* è stata svolta da molti a noi superiori di forze, ma secondo il nostro avviso essa venne trattata in generale con troppa passione di parte e la discussione non potè quindi riuscire così serena come l'argomento richiedeva. Siamo però confortati dal fatto che i tempi cangiarono e che non puossi più adattare alla navigazione a vapore fatta adulta, quegli stessi principii che la reggevano quando era bambina.

Per noi la sovvenzione oggi non è che polvere dai fabbricatori di progetti gettata negli occhi del pubblico, pasto introdotto nelle gole dei credenzoni per farli poi aver *più fame che pria*.

E ne abbiamo la prova nel vedere, come tranne poche eccezioni, tutti i progetti sorti negli ultimi tempi per piantare Società di navigazione a vapore, tutti si basavano e si facevano forti della sovvenzione.

È giusto d'altronde notare come l'idea della sovvenzione sia già scaduta di prestigio presso molti e come le eccezioni trionfarono. — Vedemmo infatti l'*Adria* a *Trieste* ed il *Lloyd italiano* a *Genova*, sorgere quasi per incanto quantunque senza l'esca della sovvenzione. — È una tal prova di buon senso codesta da meritare d'esser imitata.

Una compagnia di navigazione deve piantarsi fidente nelle proprie forze, nel suo avvenire e convinta che gli importanti miglioramenti introdotti nelle macchine e lo estendersi dei commerci creati dalle nuove vie di comunicazione, hanno portato una grande rivoluzione nella marineria a vapore, tanto ch' essa deve e può vivere di vita propria. — Noi crediamo fermamente esser giunto il momento che il vapore abbia a sostituire quasi interamente la navigazione veliera e prendendone il posto debba esser trattato come trattavasi questa. L'onorevole *Casaretto* di Genova nella sua lettera in data 7 settembre 1871 diretta al Ministro del commercio, parlando del *Lloyd italiano* diceva che le *industrie che non possono vivere che a spese dei contribuenti, sono industrie parassite destinate a perire.*

Noi ci dichiariamo apertamente contrarii ad ogni sovvenzione comecchè la troviamo ingiusta, sotto ogni rapporto e dannosa oltre che alla compagnia che vi si assoggetta, anche all' intero paese.

La sovvenzione paralizza la speculazione e ce lo prova il fatto, che mentre vediamo sorgere compagnie a compagnie non sovvenzionate anche per uno stesso scalo, è a stento che ne sorga una sola allorchè trattasi di linea sovvenzionata.

La sovvenzione tarpa le ali alla navigazione libera che è la vera e la grande industria e finindo forse coll' intisichirla, arrischia di mettere l' Italia in una ben triste posizione, cioè con la navigazione a vapore atrofizzata e con quella a vela decaduta e stremata di forze

in causa del grande e progressivo sviluppo che la sua fortunata rivale va prendendo ogni giorno più all'estero.

La sovvenzione non è, come da alcuni vien ritenuto, un peso caricato al pubblico Erario a profitto di una società di speculatori, nè un utile che il Governo accorda per far piacere agli azionisti di una compagnia. Essa rappresenta altrettanti oneri, impegni e pretese che vengono a nostro avviso malissimo retribuiti da quella. — Nella navigazione, come in qualunque altra impresa, la libertà d' azione è l' ausiliario migliore per la sua riuscita, e più essa sarà legata e più essa si troverà inceppata nei suoi movimenti e strozzata nelle sue aspirazioni.

È noto che linea sovvenzionata indica linea fissa e postale, dimodochè per ottenere dal Governo la sovvenzione bisogna assumere il trasporto della valigia con viaggi almeno settimanali La compagnia che la riceve deve inoltre trasportare gratis gl' impiegati addetti alla posta e ad una tariffa ridottissima tutti gli altri impiegati dello Stato e la milizia. Oltre a ciò bisogna che s' impegni a far partire i vapori ad un precisato giorno e ad una determinata ora fissa, impiegare quel tal quantitativo di ore previamente prescritte filando un fissato numero di miglia all'ora, e finalmente il Governo esige l' impegno di calcolare in tempo di guerra la flotta, o parte di essa, appartenente alla compagnia sovvenzionata come fosse una flotta dello Stato per servirsene per ciò che concerne il trasporto di truppe e materiale di guerra.

Tutti questi impegni che vengono regolarmente omologati nel quaderno d' oneri, sono assicurati e resi forti mediante multe ed anche sospensione di servizio se occorresse.

Analizzando quindi per ordine tutti codesti oneri, noi intanto troviamo che con l'obbligo di trasportar gli impiegati, la compagnia assume anche quello di aver nei propri vapori le cabine occorrenti, e lo spazio occupato da queste va naturalmente a scapito di quello per le merci, locchè costituisce già una perdita.

I vapori sovvenzionati devono partire a giorno ed ora fissa, nè il Governo si cura se per quell'ora il carico sia o no trovato ed imbarcato. — Pieni o vuoti i vapori devono andarsene ed il commissario governativo sta inesorabilmente là con occhi d'Argo per trovare la Compagnia in flagrante.

E notisi che per agire con prudenza non puossi mai arrischiare di dar un gran carico ad un vapore postale, onde non trovarsi nell' imbarazzo nel caso, — ed avviene di sovente, — ch'esso tardi in viaggio e che debba ripartire tosto giunto, cosicchè l'ammontare del nolo è sempre limitato. Inoltre, siccome arrivando in ritardo, manca il tempo per caricare le merci fissate, così la compagnia è obbligata a farlo a qualunque prezzo, sforzando il lavoro, facendolo anche di notte ed eccovi anche qui, quantunque di secondaria rilevanza, una nuova perdita per la Società.

In via media un piroscafo sovvenzionato è obbligato a filare almeno 10 miglia all'ora anzichè 8 miglia,

calcolata la media di uno libero. — Per quest' obbligo la compagnia deve aver vapori con macchine più robuste e con maggior forza di cavalli, locchè conduce ad un consumo maggiore di carbone. La macchina quindi costerà molto di più, attesocchè il suo prezzo viene ragguagliato sul numero dei cavalli ed il maggior consumo di combustibile costituirà una differenza sensibilissima nella spesa, specialmente ora coi prezzi elevati cui salirono i carboni.

Finalmente in tempo di guerra il Governo è padrone di servirsi per suo conto dei vapori della Compagnia che sovvenziona. E siccome appunto in tempo di guerra aumenta la probabilità di far buoni affari col trasportare i generi di prima necessità dei quali i paesi minacciati amano far provvista, così essa trovasi nella dura necessità di dover forzatamente rinunciare ad utili certi e vistosi.

Oltre ai danni suesposti, ne abbiamo ancora altri da appuntare. — L' inesorabile regolarità del servizio postale, la responsabilità assunta ed il timore di multe continue, obbligano la Società sovvenzionata a star molto guardinga ed oculata sull' ora delle partenze. E siccome ragioni indipendenti dal servizio e tutt' affatto accidentali, possono far ritardare l'arrivo d'un piroscafo od anche metterlo in istato precario di non poter navigare, così essa per assicurarsi la precisione, deve tenere sempre in porto un piroscafo di riserva. — Circostanza questa molto dannosa, perchè una parte del cespite di rendita vien lasciata inoperosa e quindi infruttifera.

Devesi inoltre mettere a calcolo l' obbligo delle Compagnie sovvenzionate di tenere a bordo un medico che le aggrava di una spesa relativamente sensibile. Per esempio l'*Adriatico-orientale* con soli quattro vapori e per una sola linea ne aveva ai suoi stipendii tre, i quali cumulativamente le costavano circa L. 12,000 per anno. Finalmente, dacchè la sfortuna volle che il nostro paese lo esperimentasse nel tempo testè trascorso, dobbiamo pure menzionare come fatto d' attualità, il danno a cui vanno incontro le compagnie sovvenzionate allorquando un' epidemia le obbliga a non toccare i soliti porti e le condanna ad una quasi inazione. Vedemmo infatti a Venezia non entrare per tre lunghissimi mesi i vapori della *Peninsulare*, i quali tuttochè, portassero il carico d'entrata da sbarcarsi agli Alberoni, erano obbligati a non prendere nulla nella sortita onde partire con patente netta ed esser ricevuti in libera pratica in Alessandria. Quelli della *Trinacria* e *Peirano Danovaro* e *C.* sospesero totalmente le loro corse e vedemmo invece i vapori non sovvenzionati venir egualmente a Venezia a far il loro solito commercio. Il vapore inglese *Vespasian* per esempio, dopo aver caricato quì, andò a *Corfù* per iscontare la quarantena e da colà proseguì per *Patrasso* a caricare uve.

E tutti questi danni già rilevanti sono un nulla a confronto del dover andare per forza in paesi dove in alcune epoche non ci sia commercio, trascurando invece quelli dove questo fosse vivo ed importante, comecchè non v' ha nessuno che non lo sappia, le esigenze del

commercio essere mutabili ed essere impossibile il poterle determinare a priori.

Riepilogando.

Una compagnia che piantandosi destina i suoi vapori al solo uso mercantile, può scegliere una costruzione meno costosa in confronto a quella domandata dai vapori postali. I primi presenteranno più vantaggio, se di grande portata e di media velocità, mentre pei secondi devesi rinunciare a tutti i riguardi eccetto che a quello della velocità. Da tutto questo emerge meno lucro pel minor spazio accordato al carico, un consumo maggiore di carbone ed una sensibile differenza nell'uso della macchina, il di cui consumo è in ragione diretta della maggior o minor pressione che le si vuol dare.

I vapori mercantili possono attendere a completare il loro carico colla minor spesa possibile protraendo a propria volontà la partenza fino a pien carico, mentre i postali sono obbligati a partire ancorchè vuoti. I primi possono scegliere la linea di navigazione più profittevole facendo scalo lungo il viaggio in tutti i porti che credono convenienti; i secondi devono recarsi dove comanda il contratto seguendo un itinerario prestabilito.

Nè si creda che la sovvenzione del governo sia tale da bilanciare tutte queste differenze, mentre essa generalmente non paga neppure quella risultante dal maggior consumo di carbone; ed anzi non è che su questa che le compagnie si basano per chiedere le sovvenzioni e trascurano tutte le altre perdite cui si sobbarcano per conseguirle. Abbiamo sotto gli occhi un

memorandum diretto dal *Lloyd* austriaco alla camera dei deputati a Vienna nell'anno 1863 e troviamo un ragguaglio molto adatto a convalidare la nostra opinione.

Esso, non prendendo a calcolo tutte le altre fonti di perdita, si limita a stabilire un confronto nel consumo del carbone tra due dei suoi vapori, il *Sultan* fatto per uso mercantile ed il *Nettuno* per quello postale. Si suppongono ambedue in partenza da Trieste per Costantinopoli e presentando un esatto calcolo delle ore impiegate dall'uno e dall'altro e del carbone bruciato da ambedue, si viene alla conclusione che il primo avrebbe costato fiorini 4:50 per miglia mentre il secondo avrebbe ragguagliato a fior. 9:18. La differenza risultante sarebbe di fior. 4:68 ed il governo non retribuendo la società che con fior. 4:— per miglio, essa verrebbe a perdere per servire il governo soldi 68 per miglio nella sola differenza del consumo del carbone.

Per noi quindi è indiscutibile esser la nzionesovve tutta a profitto del Governo che la accorda, e di danno rilevante alla compagnia che la riceve. A corroborarci nella nostra opinione vediamo che in Inghilterra le società che danno migliori risultati sono quelle non sovvenzionate ed anzichè, ristarsi le vediamo aumentare giornalmente e (cosa che il limitato commercio non permetterebbe forse in Italia) le vediamo concorrere fin anco colle stesse linee sovvenzionate e restarne vincitrici.

Il direttore della più grande *Compagnia Germani-*

ca il quale trovavasi a Venezia tempo fa, parlando con alcuni nostri amici, ebbe a gloriarsi di non aver sovvenzione e di aver presentato sempre, ma specialmente nell'ultimo, uno splendido bilancio.

E crediamo che lo stesso *Lloyd austriaco* sarebbe al caso di far meglio fruttare la sua intrapresa senza il sussidio.

Esso lo fruisce nella misura di Fior. 4 per miglia per pochi scali e colla miserabile sovvenzione di Fiorini 1:15 per la maggioranza, cioè 15 su 18. Nell'esercizio 1872 sopra 1333 viaggi compiti, ben 1080 entravano nella seconda categoria. Questo fatto ci consigliò d'interpellare in proposito il distinto signor *Cav. C. M. Schröder* uno dei più zelanti ed intelligenti amministratori di quella società e n'ebbimo in gentile risposta:

« *Voi avete più che ragione che una sovvenzione di Fior.* 1:15 *è miserabile e che si avrebbe guadagnato molto di più coltivando linee eventuali. Il Lloyd aveva ancora materiale vecchio e molti vapori con cabine, ma il servizio passeggeri in giornata non regge più, ne vale la pena di costruire nuovi piroscafi con cabine.*

Per una nuova compagnia il capo principale è d'avere vapori con piccola forza e poco consumo di carbone fabbricati per trasportar merci e nient' altro.

Se volete creare una società fatela puramente mercantile, senza intervento del governo, senza sovvenzione, ma libera da ogni vincolo. »

Codesta opinione di una persona tanto influente e competente come è il *Cav. Schröder*, pesa ben più di tutte le ragioni che avessimo potuto espor noi.

Una nuova compagnia di navigazione deve sapere d'aver il mondo per sè e non deve ambire per un calcolo fallace di circoscrivere il suo terreno ad una sola parte di questo.

I suoi vapori devono trovarsi dovunque; indifferentemente oggi al *Mar Nero*, domani alle *Indie*, posdomani alla *Plata*, poi in *Africa*, da per tutto insomma. Essa deve rintracciare il commercio in qualunque luogo la sua instabilità fosse a portarlo e non deve a cagione della sovvenzione determinare la propria operosità ad un solo punto, mentre la pratica ci ha convinti che laddove c'è oggi un gran commercio, forse domani non ci sarà più. Infatti questo dipende anche dalle eventualità dei raccolti, perchè ad esempio, un anno abbonda il cotone a Bombay per iscarseggiare l'anno venturo; oggi c'è larghezza i cereali al Mar Nero con domande vive per l'Inghilterra od altrove e domani la condizione sarà totalmente mutata.

Sembraci quindi che logicamente non regga il confronto tra una navigazione libera ed una sovvenzionata, comecchè quest' ultima sia condannata a sparire.

E ci si perdoni il tuono profetico, ma verrà giorno in cui le società di navigazione a vapore capacitate dell'errore economico in cui versavano, rifiuteranno le sovvenzioni o le esigeranno in misura tale da compensare tutti i danni che da esse derivano.

Allora i governi interessati a corrispondere coi paesi lontani, vuoi per i loro interessi diplomatici, vuoi per trasportare la posta, saranno forzati ad accettare

la legge dalle società piuttosto che ricalcare l'antica via, di servirsi cioè dei bastimenti da guerra.

Per noi le compagnie libere segnano il *progresso* — le sovvenzionate il *regresso*. A quale la scelta? La lasciamo ai nostri lettori.

VIII.

Abbiamo lusinga che le pratiche ragioni da noi esposte nell' antecedente capitolo, se non altro perchè pratiche, avranno convinto i nostri lettori della verità che la sovvenzione alle compagnie di navigazione a vapore, sia piuttosto di danno che di utile. Ammesso questo principio è ad una navigazione libera che dobbiamo rivolgere i nostri studii e le nostre considerazioni.

Ed anzitutto ci si affaccia la seguente domanda: Dobbiamo noi incominciare con una grande società, con grandi mezzi e con una flotta imponente, oppure esordire con una flotta modesta?

Il tema esige d'esser molto ponderato, comecchè a nostro avviso nel suo scioglimento stia la vita o la morte della società da stabilirsi.

Noi, con riserva di accennarne i motivi, ci dichiariamo senza indugio partitanti della seconda, e ci spiace anzi non esser in questo d' accordo col nostro sindaco cav. *Fornoni*, il quale nella seduta provinciale del 23 ottobre 1871 a proposito della progettata compagnia *Adriatica*, ebbe a sostenere che dovevasi preferire il capitale di dodici milioni e mezzo di lire, an-

zichè di sei milioni, adducendo in motivo *che maggiore sarà il capitale sociale e migliore sarà il servizio.*

E codesta opinione non ci è suggerita soltanto dalla lunga nostra pratica e dagli scopi che ci siamo prefissati, ma dai fatti che sono là per provare come il Lloyd austriaco abbia incominciato con pochi vapori, e come tutte le compagnie inglesi le più importanti, tra le quali Burns e Mac Iver di Liverpool e Th. Wilson e Sons di Hull, abbiano seguita la stessa via.

La prima difficoltà che sorgerebbe specialmente a Venezia piantando una grande compagnia (ad onta che forse non la si potrebbe credere) è quella del personale marittimo, specialmente trattandosi di vapori col comando dei quali non tutti i nostri capitani sono famigliarizzati. Noi crediamo che sarebbe facile trovarne quattro ed assai difficile aver dodici capitani. I quattro però che assumessero il comando dei primi quattro vapori potrebbero in breve tempo formarne degli altri, dappoichè è senza dubbio esistere a Venezia un buon elemento, insufficiente pel presente, eccellente però pel futuro quando sia all' uopo educato. E nell' aver abili capitani al comando abbiamo già la prima probabilità di buon successo, dappoichè l' indirizzo che il direttore desse alla compagnia resterebbe infecondo qualora non fosse ben coadiuvato da quelli.

Ci si obbietterà che potressimo rivolgerci ad altri paesi per averne di provetti, ma senza che l'amore del campanile ci signoreggi, pure crediamo esser dovere

della prima società veneziana di valersi più che riesca possibile dell' elemento proprio, sia per il prestigio del nome, sia perchè uno degli scopi a cui deve tendere l' intrapresa abbia ad esser quello di rianimare la nostra vita marittima e crearci un personale degno di Venezia.

Ammesso poi che con capitani nostri o non nostri volessimo incominciare per esempio con una flotta di 12 vapori, incontreremmo nel principio una grandissima difficoltà nel dar lavoro a tutti.

È indubitato che a Venezia sianvi ancora molte linee da esperimentare e senza fermarci su altre, accenneremo ad una soltanto: quella della *Plata*, per dove *Genova* possiede tre linee regolari, una delle quali bimensile, oltre a piroscafi di singoli armatori che spesso e quasi regolarmente vengono spediti per la stessa destinazione. Ne ci occorre alla mente un motivo plausibile pel quale i Genovesi abbiano ad avere la privativa, il monopolio anzi di quel commercio, dappoichè vengono esportati da colà indifferentemente i prodotti del suolo come quelli d'altri paesi, nè riteniamo impossibile il condurre l'emigrazione ad imbarcarsi pure a Venezia.

Sarebbe però la massima delle imprudenze stabilire una qualunque linea prima di averne assicurata l' esistenza con tutti quei modi che la pratica suggerisce; ed una nuova compagnia dovrebbe quindi piantandosi incominciare con viaggi eventuali, dove cioè il commercio fosse a domandare i suoi vapori.

Ma anzitutto perchè una compagnia di navigazione

sia ben regolata bisogna ch'essa abbia il tempo di ben tender le fila pel proprio lavoro, possa ordire, diremo così, la tela, legandosi con tutti i principali paesi marittimi del mondo col nominare abili ed onesti agenti in ogni porto.

Il buon risultato della speculazione sta nella tastiera del telegrafo ed un abile direttore deve sapere prima che il vapore salpi da qui dove andrà e qual nolo farà; in una parola, tranne accidenti impreveduti, esso deve all' ingrosso poter calcolare alla partenza sopra quanto frutterà il vapore in quel determinato viaggio. A mò d'esempio: caricheremo a Venezia, a Trieste ed eventualmente in qualche altro porto di passaggio un vapore per l' Inghilterra. Colà dobbiamo aver stabilito e fargli trovare un carico di carbone od altro per Rangoon, dove deve aspettarlo un carico di riso per l' Adriatico o per il Mediterraneo, e così di seguito potendo moltiplicare all' infinito le differenti combinazioni.

Questo lavoro, da per sè stesso già complicato, se può riuscire da principio per tre o quattro vapori, non riuscirebbe certamente per dodici, per quanto l' uomo che si mettesse alla testa della società fosse consumato nella materia, anche perchè lo stabilire le agenzie ed i buoni rapporti domanda più tempo che non si creda.

Noi quindi esterniamo francamente la nostra opinione ed optiamo per l' impianto di una compagnia in piccole proporzioni, mentre usando del frasario marittimo, riteniamo impossibile per un direttore il manovrare da bel principio una flotta di qualche importanza.

Ed ammesso questo postulato avressimo la conseguenza, basandosi sul dato d'aver 12 vapori e poterne far lavorare quattro soltanto, che due terzi del capitale resterebbero infruttuosi per molto tempo e riuscirebbero passivi, vuoi pel personale, tuttochè limitato — avendo i vapori in disarmo — che pur dovressimo tenere a bordo, vuoi infine per la loro manutenzione. Incominciereessimo quindi nella nostra intrapresa con una perdita che forse potrebbe farci sfumare l'utile che ci darebbero i quattro vapori in attività. Avviato il lavoro troveremo ben probabilmente di stabilire una linea, s' intende sempre libera, e per l' aggiunta di questo lavoro all' eventuale testè accennato, abbisogneremo dell' aggiunta di altri due vapori. L' estendersi che farà la società ne richiederà poi altri due e così di seguito, in modo che la vedremo sorgere e progredire sorretta dagli utili, piuttosto che fiaccata dalla perdita che ci procurerebbe l'inazione di una parte del nostro materiale.

Stabilito quindi che sia più utile incominciare dal poco, noi proporressimo l' impianto di una società col capitale di soli sei milioni e con una flotta limitata a 4 vapori che vorressimo veder subito acquistati. E proponiamo alla bella prima di acquistarli, comecchè troveressimo un idea falsa il fabbricarli in Italia, e lasceremmo a miglior tempo procurarci anche questo nuovo vantaggio. D'altronde in Inghilterra ve ne sono sempre in vendita delle centinaia e non ci sarebbe che l'imbarazzo della scelta, la quale dovrebbe naturalmente esser affidata a persone le più competenti sotto ogni rapporto.

Codesti 4 vapori dovrebbero essere tra le 1000 e le 1,200 tonnellate di registro, costruiti per esser zavorrati coll' acqua e con macchine a nuovo sistema ad alta e bassa pressione *(compound)* della forza di circa 120 cavalli nominali, mediante la quale filerebbero circa 8 miglia all'ora col consumo di circa 10 tonnellate di carbone per giorno. Qualora si rifletta che una macchina della medesima forza a vecchio sistema consumerebbe invece circa tonnellate 18 per giorno, apparisce chiaramente quanto sia compensato dalla nuova invenzione l' incarimento attuale del combustibile.

I vapori dovrebbero infine esser scelti di una costruzione propria ad imbarcar molte merci e colle cabine sopra coperta onde non iscapitare con queste lo spazio destinato per il carico.

Siccome poi siamo profondamente convinti che il sorgere della prima compagnia veneziana di navigazione a vapore segnerebbe per Venezia l' epoca del suo vero risorgimento marittimo e commerciale, così vogliamo esternare un' altra nostra idea, la quale potrebbe forse contribuire per la sua parte a far avverare il lieto pronostico.

È pur troppo una dolorosa verità che la nostra gioventù ha bisogno d' esser spigrita, ha necessità di compenetrarsi che il mondo non finisce nella *Piazza S. Marco* e deve infine abituarsi al mare per poter coraggiosamente affrontarlo per visitare i lontani paesi, coi quali la natura ci porta e quasi ci comanda di unirci.

In passato il sig. *Pacifico Ceresa* ebbe a proporre l' invio di alcuni giovani alle Indie e, tuttochè riconoscendo l' utilità di questa proposta, non ci siamo mai dissimulati la difficoltà di attuarla. In presenza di ciò noi vorremmo mandarne alcuni se non stabilmente, almeno in via temporanea. Vorremmo cioè imbarcare su ogni vapore che si recasse alle Indie od in qualche altro paese oltre Europa, almeno tre dei nostri giovani, accompagnandoli da quante più lettere d' introduzione potessimo, con obbligo di esplorare e ben studiare il paese durante la stazione in porto del piroscafo, per presentare poi al ritorno una circonstanziata relazione.

Il diritto di mandar questi giovani dovrebbe esser riservato a quegli azionisti che figurassero nella società per un rilevante numero di azioni da determinarsi, nominando tra essi un comitato, che in unione alla direzione della società dovesse scegliere quelli tra i concorrenti che venissero ritenuti i più idonei.

L' idea ci sembra di pratica attuazione e di poco aggravio per la società, mentre questo si ridurrebbe al mantener a bordo tre individui di più oltre alla ciurma. Risulterebbe poi molto utile agli azionisti che avrebbero mezzo di mandar i propri figli o dipendenti ad istudiare ed istruirsi sopra luogo del commercio come viene esercitato colà su vasta scala, ed al paese che acquisterebbe man mano dei bravi ed utili cittadini.

Oltre a ciò non sarebbe improbabile che uno o più dei giovani mandati alle Indie trovassero modo di far da se stessi la strada procurandosi un buon impiego,

con che avressimo risolto senza aggravio d' alcuno il quesito importantissimo proposto dall'egreg. sig. *Ceresa.*

IX.

Prima di proseguire nello svolgimento del nostro programma, ci sia permessa una franca dichiarazione che chiameremo la nostra professione di fede. A differenza di quanti ci precedettero nelle proposte, noi non presenteremo ai nostri lettori una selva di cifre ed un labirinto di calcoli per provar loro l'utilità dell'intrapresa. Essi sono *impossibili, irragionevoli* e *dannosi.*

Sono impossibili perchè destinazione e noli, tutto è una incognita. Trattasi di una navigazione libera, pel servizio della quale i vapori potrebbero esser mandati dovunque, sia nei porti più vicini, come nei mari i più lontani. Trattasi che i noli variano, attesochè nel mentre oggi otteniamo ad esempio pel canape per l'Inghilterra 50 scellini alla tonnellata, domani vediamo cadere il nolo a 20; iniziamo la stagione dei grani ad 8 scellini per quarter e li vediamo discendere a due, e via di seguito in tutti gli articoli.

Per istabilire un conteggio preciso occorrono dati precisi e fermi, ed in fatto di navigazione non possiamo averli. E nella stessa guisa che parliamo delle entrate possiamo dire delle sortite, avvegnachè oggi il carbone si paghi a lire 70 e forse domani lo pagheremo a lire 60.

Irragionevoli perchè tutto ciò che è impossibile ad esser provato può esser chiamato irragionevole.

Dannosi infine comecchè nulla siavi di peggiore quanto l'illudere con false cifre, con calcoli erronei, con dati fallaci od anche semplicemente basati sull'incerto.

Affinchè una compagnia di navigazione libera prosperi, occorre sia condotta con cognizioni pratiche e con intelligenza. — Occorre che chi viene chiamato a dirigerla sappia procurarsi tutti i dati e sappia scegliere quello che offre maggiori vantaggi e che la più stretta economia concorra a render efficaci i suoi studii. La società che proponiamo si vesta in sul principio modestamente; è l'esterno, cioè i suoi vapori, che devono attestare la sua forza, piuttosto che il lusso e lo spreco interno.

Se in tutte le altre città le compagnie di navigazione fecero buona prova, perchè non sarà lo stesso a Venezia!

Chi non credesse ciò abdicherebbe al nome di Venezia, disconoscerebbe il detto di Napoleone il grande, il quale dichiarò *esser Venezia il porto di commercio il meglio situato di tutta l' Italia*, per gli scambi tra l'Oriente e l'Occidente, si renderebbe complice della totale decadenza di questa illustre città.

Noi diciamo alle nostre autorità ed ai nostri concittadini: È vergogna che Venezia non figuri nel mondo marittimo con almeno una compagnia di navigazione a vapore. Tutte le compagnie libere hanno progredito nelle altre città ed hanno dato buoni risultati. Tentate per

Iddio! Sia il decoro, il vero decoro di Venezia, in prima linea nella vostra decisione; il far valere i capitali dipenderà da voi, affidandone la direzione e l'amministrazione ad uomini che sappiano e vogliano corrispondere alle vostre giuste aspettative.

Premesso tutto questo vediamo a chi spetti l'onore d'iniziare la grande opera.

Senza reticenze accenniamo esser dovere sacrosanto della provincia e del comune di piantare le basi — e lo proviamo.

Nella dolorosa storia di quanto si tentò e non si fece a Venezia, emerse come il Consiglio provinciale abbia per ben due volte offerto di votare la somma di *un milione e mezzo* di lire qual primo nucleo di una società da formarsi e come il Municipio avesse proposto di concorrere allo stesso scopo con L. 700 *mila*.

I due voti della provincia redatti dal cav. Sola erano per siffatto modo serii e precisi da non lasciare alcun dubbio sulla convinzione che deve aver guidato i nostri consiglieri provinciali nell'emetterli. Essi per bocca del loro relatore cav. Sola *non dissimulavano il bisogno di far pur qualche cosa per Venezia e non esitavano a chiedere il concorso economico della provincia in una forma più atta ad inspirare la fiducia nel buon esito dell'impresa*, e determinavano questa forma nel concorrere con un milione e mezzo di lire, dichiarandola *seriamente efficace*.

Le circostanze non hanno minimamente cangiato, uttochè abbiasi ottenuto la *Peninsulare* e la *Trina-*

cria, ed abbiamo già provato come indipendentemente da queste, il nostro decoro ed il nostro interesse domandino una compagnia veneziana.

E la poca stima in cui per la parte marittima è tenuta Venezia si manifesta in questi giorni più che mai, dappoichè da un mese non vediamo giungere alcun vapore da Liverpool, tuttochè vadano a Trieste; e preferiscono anzi andar colà ad onta che venendo invece a Venezia non sarebbero soggetti a quarantena. In Alessandria si presentano migliori noli e senza neppure curarsi d'interpellare Venezia e tentare di avere i nostri parificati a quelli di colà, trasbordano a Trieste con grave scapito dei ricevitori le merci destinate per qui e dicono ai veneziani: *aspettate il nostro comodo mentre non temiamo da voi nessuna rappresaglia.*

Ammessa quindi la serietà della proposta della provincia, e non mettendo dubbio sulla convinzione dei singoli consiglieri, convinzione che deve venir rafforzata, se possibile, ancor più dinanzi ai fatti testè accennati, è mai possibile ch'essa possa diminuirsi? È onestamente lecito di porre in dubbio che oggi essi non abbiano a confermare, a cresimare il loro voto d'allora?

Noi contiamo sul voto compatto della provinciale come fossimo noi soli a darlo, perocchè se la nostra fiducia avesse a sbagliare, essa mostrerebbe coi fatti esser stato il voto d'allora uno scherzo e permetterebbe supporre che lo avesse emesso nella speranza che non venisse accettato. Noi abbiamo troppa stima

degli uomini che reggono la nostra Provincia per fermarci pur un istante su ciò. E la nostra convinzione è raddoppiata dall'aver a prefetto il *Comm. C. Mayr*, il quale alla mente elevata ed all'ingegno distinto unisce il vantaggio d'esser stato per un lungo corso d'anni prefetto di Genova e quindi di portar seco le idee e la forza dell'operosità genovese. È una bella pagina che gli si offre davanti, ed avrà ben meritato di Venezia se colla sua influenza e col suo sapere contribuirà alla riconferma del voto che domandiamo alla Provincia.

In quanto al Municipio, ancorchè sotto l'incubo della proposta compagnia *Adriatica* e quantunque si trovasse in un atmosfera viziata, nulla ostante comprese la giustizia della proposta della Provincia e si persuase talmente della sua pratica utilità che non esitò a stabilire di concorrere anch' esso con la somma di lire 700 mila.

La Giunta in quel momento mostrava coscienza del proprio dovere, e se la proposta fu seguita da un voto sospensivo, vogliamo attribuirne la colpa, alla influenza delle circostanze che facevano vedere e sognare soltanto l'*Adriatica* e la *sua garanzia*.

Ma il *cav. Fornoni* dovrebbe anch' egli sentire il nobile orgoglio di legare il ricordo della sua amministrazione all'opera più utile che possa immaginarsi per Venezia. Non possiamo dunque ammettere che la Giunta non abbia a riconfermare anch'essa il voto d'allora e non abbia ad usare di tutta la sua influenza perchè questa volta il voto sia non solamente confermato dal-

l'intero Consiglio, ma reso più efficace concorrendovi con una somma maggiore.

Anche la *Camera di commercio* che nella combinazione dell'*Adriatica* doveva entrare per un duodecimo, cioè per annue L. 57,000 circa, non ristarà di contribuire anch'essa per quanto le proprie forze glielo consentano, ad ingrossare il capitale occorrente. — Trattandosi di un progetto che darebbe vita al commercio essa non può e non deve restare indietro alla Provincia ed al Comune ed anzi se fosse possibile dovrebbe prenderne l'iniziativa e dar essa l'esempio.

Poste così le fondamenta non è difficile trovare modo di compiere la grand' opera.

L'amor patrio che, seppur qualche volta mostrasi assopito a Venezia, pure all' appello non manca mai di dar splendide prove, suggerì in passato ad alcuni benemeriti cittadini l'istituzione di una *Associazione marittima*. Essa venne creata ma non portò al paese quell'utile che avevasi diritto d'attendere, mentre vuoi per insufficienza di mezzi, vuoi perchè fortuna non le arrise di troppo, la speculazione puossi chiamare quasi abortita. Se è indiscutibile che la navigazione a vapore abbia a rimpiazzare quella veliera, perchè non potrebbesi fondere quella società nella nuova che proponiamo?

Noi crediamo che ben spiegata l'opportunità della cosa agli azionisti, tutti debbano restarne convinti e non dubitiamo che il loro voto sia quello di liquidare l'asse della società attuale per devolvere quel capitale ad incremento della navigazione a vapore. Noi intanto

lo proponiamo e il paese sarebbe assai contento se la nostra idea fosse per realizzarsi.

Ci rivolgiamo poscia agli istituti di credito della nostra città e principalmente alla spettabile *Banca di credito veneto*, che fedele al proprio statuto di sostenere e prender parte alle patrie industrie, provò col fatto di non calcolarlo lettera morta. Se essa entrò coraggiosa in varie intraprese, ci è lecito inferire a priori che sarà a farlo viemaggiormente per la navigazione a vapore, comechè questa sia legata saldamente al ben essere e sia il migliore ausiliario d'uno stabilimento commerciale.

Restano infine i nostri patrizii, i nostri possidenti, i nostri negozianti, i quali per certo non rifiuteranno di concorrere coi loro mezzi a compire il capitale che abbiamo proposto. Nè dinanzi ai voti della provincia, del Comune, della Camera di commercio e delle Società menzionate, essi potrebbero esimersene perchè non vorrebbero certo tarpare, per dir così, le ali alla più grande delle patrie aspirazioni.

Il paese ne siamo sicuri ci seguì con interesse in queste indicazioni. Avrà dunque veduto quanto avessimo ragione nel chiamar pratica la nostra proposta. Noi non domandiamo alla rappresentanza della città e della provincia nulla di nuovo, ma solo la riconferma di ciò che esse stesse avevano proposto, e sembraci quindi poter dire ai nostri concittadini: **contateci sopra.**

X.

Tutte le ragioni esposte nei precedenti articoli ci condussero alla conclusione che Venezia non possa più oltre starsene neghittosa in fatto di navigazione a vapore, sia perchè i suoi antecedenti glielo comandano, sia perchè il suo decoro ed i suoi interessi presenti e futuri gliene facciano una legge.

Abbiamo dimostrata l'utilità di una navigazione libera da ogni vincolo governativo e da ogni sovvenzione, ed abbiamo determinata l'importanza del suo capitale in **sei milioni** di lire.

Ecco ora il nostro

PROGRAMMA

1. Verrà istituita a Venezia una compagnia di navigazione a vapore sotto il titolo di:

PRIMA SOCIETA' VENEZIANA DI NAVIGAZIONE A VAPORE

2. Sono chiamati per primi a fondarla la *Provincia* ed il *Comune* e precisamente:

a) La *Provincia* col riconfermare i voti da essa emessi in data 23 ottobre 1871 e 5 dicembre dello stesso anno, di concorrere per una compagnia da formarsi come primo nucleo di capitale con la somma di lire 1,500,000:—

b) Il *Comune* colla ripresentazione del voto emesso dalla giunta in data 25 ottobre 1871 per concorrere allo stesso scopo con la somma di L. 700,000, portandola però alla cifra rotonda di L. 1,000,000:—

3. Votate, come abbiamo fiducia, le due somme di cui all'articolo 2.° spetterà alla provincia ed al comune nominare d'accordo un comitato esecutivo.

4. Toccherà a questo di devenire alla compilazione dello statuto, adoperarsi presso la *Camera di commercio* affinchè abbia a seguire l'esempio della provincia e del comune, usare tutta la sua influenza per indurre l'*Associazione marittima* a fondersi nella nuova società, persuadere la *Banca di Credito Veneto* a concorrere in base ai suoi statuti a questa patria intrapresa e raccogliere le adesioni e le sottoscrizioni pella residuante somma che restasse scoperta.

5. La provincia ed il comune non saranno però obbligati al loro voto se non in quanto fosse coperta una somma corrispondente a quella complessiva da essi votata, cioè di L. 2,500,000:—

6. Il capitale sociale incluse le somme votate dalla provincia e dal comune sarà di L. 6,000,000, diviso in 12,000 azioni da L. 500 cadauna, salvo gli ulteriori aumenti di capitale che fossero chiamati dall' estendersi della società, i quali dovranno essere successivamente deliberati dall' assemblea generale.

7. Raggiunta come all'articolo 5.° la somma di lire 5,000,000: — la società s'intenderà legalmente costituita ed il Comitato esecutivo convocherà in assemblea tutti

i soscrittori per discutere lo Statuto, nominare la direzione ecc.

8. La società dovrà incominciare con una flotta di 4 vapori dalle 1000 alle 1,200 tonnellate di registro fabbricati secondo i migliori ed i più recenti sistemi sia nella macchina, come nello scafo.

9. I possessori di almeno 30 azioni avranno il diritto di far concorrere i loro figli od i loro dipendenti onde approfittare dell'imbarco per un viaggio d'istruzione sui vapori sociali, quando questi fossero per recarsi alle Indie od in qualunque altro paese oltre Europa. Incomberà poi alla direzione della società di concerto con un Comitato nominato a quest'uopo dagli azionisti aventi diritto, lo stabilire le modalità per l'accettazione e la scelta tra i concorrenti.

Noi non intendiamo far servire questo programma come uno Statuto completo mentre spetterà di farlo al Comitato che verrà scelto dalla provincia e dal comune.

La nostra è soltanto la base sulla quale deve sorgere l'edifizio.

Ed ora aspettiamo fiduciosi l'esito e speriamo che le nostre parole non siano gettate al deserto, comecchè lo ripetiamo Venezia non possa acquistare l'importanza che natura le ha assegnata per la sua speciale posizione geografica se non quando si presenterà forte ed ardita nella navigazione a vapore e darà tali prove da far

sicuri i suoi opponenti della ferma intenzione di volerli emulare.

Per parte nostra non ne dubitiamo, attesochè l'arduo quesito che abbiamo cercato di svolgere debba parlare da per sè stesso agli spiriti più assopiti e quale scossa elettrica debba smuovere i paralitici i più cronici.

Venezia la Dio mercè non trovasi ancora tra codesto numero e fosse pur morta, saprà risorgere dalle sue ceneri più che mai robustamente operosa.

Ai molti osanna cantati allorchè vapori non nostri approdarono al nostro porto facciamo di contraporre il completo cantico della vittoria, il nostro *Cantico dei cantici*, alloraquando il primo vapore veneziano fronteggierà ed ornerà il nostro poetico molo.

Per noi *pioneri* del commercio, il restar vincitori in questa vitale questione, corrisponde al guadagnare una decisiva battaglia.

Noi apriamo i ruoli. — Si raggruppino intorno a noi quanti più volontarii si possono, ch'egli è un ben santo volontariato codesto, ed abbruciamo concordi fino all'ultima nostra cartuccia per riuscire.

Non sarà soltanto la città nostra quella che ne godrà i vantaggi, ma sarà tutta Italia, la quale, pur troppo, mentre è egregiamente rappresentata dalla marineria a vapore nel Mediterraneo, non conta un solo piroscafo in alcuno de'suoi porti adriatici.

Chiudiamo col far appello nuovamente al patriottismo ed all'intelligenza delle nostre rappresentanze, ai consiglieri provinciali, ai consiglieri comunali, alla no-

stra Camera di commercio, alle egregie direzioni dell'Associazione marittima e della Banca di credito veneto, alla Stampa veneziana, a tutti i nostri concittadini, a Venezia intera insomma, perchè tutti abbiano concordi ad appoggiare moralmente e materialmente la nostra proposta.

Si metterà così la pietra fondamentale alla prosperità di Venezia e verrà incancellabilmente segnata l'epoca del suo vero, del suo grande risorgimento.

AMM. PROV. DI TORINO
№ 15980
BIBLIOTECA
116270